

10 aut. 910

ANT-211-1837/9

Alvarez de Sotomayor (D. Agustín)

Observaciones
sobre el arrecife de
Córdoba a Málaga.

Córdoba 1839.

plenas plenas
35 p. - 12

C131
P4A0

22 cms.

R. 66.374



Observaciones

SOBRE

EL ARRECIFE

DE

Córdoba á Málaga.

POR

D. Agustín Álvarez de

SOTOMAYOR,

CÓRDOBA:

Imprenta de Noguer y Manié 4 de Noviembre de
1839.

Observations

ON

THE

OF

THE

OF

THE

OF

—————

—————

—————

Printed by ...

1791



**Sr. Presidente y demas que componen
el Ilustre Ayuntamiento de esta
Villa.**



En 7 de Abril de 1835 presenté á V V. mi dictámen sobre la direccion mas conveniente del arrecife de Córdoba á Málaga, que remitido al Sr. Gobernador Civil reimpresso despues en el Boletin oficial número 104, quedó sin contestacion aunque impugnaba los de las Sociedades Economicas de Lucena, Aguilar y de Montilla. Se prueba en él á mi parecer, que debia construirse dicho arrecife, por la línea mas corta, y tambien que esta pasa por los pueblos de S. Sebastian de los Ballesteros, Santaella, Puente Jenil, Montilla y Antequera, como situados casi en el arco del circulo maximo tirado de Córdoba á Málaga: Antequera, en verdad se aparta un poco Este, y causa un pequenio rodeo, pero es inevitable si ha de aprovecharse el arrecife que existe entre las dos últimas ciudades.

En vista de la copia de razones que en aquel

escrito se dán , parecia inevitable que se despreciase para la direccion de caminos ; así lo vemos sin embargo , y como no es dable quedar en silencio por los graves perjuicios que se ván á seguir de llevar adelante el plan comenzado, otra vez recurro á V V. reproduciendo mi primer informe , con un plano demostrativo , para que se digneu elevarlo al Gobierno de S. M. , una vez que está principiada ya la grande obra que los decretos del Escmo. Sr. Hompanera , y algunos periódicos anunciaron pomposamente , como la realizacion de un proyecto que lleva en su seno el aumento de nuestra riqueza provincial.

Nadie duda que todo nuevo camino ó canal es una ventaja inmediata para el suelo donde se hace y, refluye sobre todo el pais , *siempre en proporcion de su naturaleza y circunstancias*. Bajo este concepto, el pensamiento de un arrecife en la provincia de Córdoba , deve alegrar á todos, por que tendrá por resultado *cuando menos* , facilitar una parte de sus comunicaciones ; empero esto debe entenderse, haciendola á costa del presupuesto nacional , pues cualquiera que sea la parte que pudiera tocar en concurrencia de las demas provincias, nunca podria igualar á las utilidades *por mas que se reduzcan*.

Así han deuido comprenderlo nuestro ilustrado Jefe Politico D. José Melchor Prat y celosa Diputacion, y mas cuando propuesto por la Direccion general deven crearlo científicamente arreglado para que sea ventajoso á naturales y estrangeros. Entusiasmados por ello se ocupan de la ejecucion , y dán gracias al atrevido Ministro que no obstante las escazeses de la época arremetiera tamaña empresa. Lo mismo puede asegurarse de los

dignos Marqués de Guadalcazar, D. José de la Peña Aguayo, y demás Senadores y Diputados Córdobaes, que tanta parte tubieron en la decision ministerial.

Empero ¿es esta la verdadera cuestion? ¿El plan adoptado, es el mas conveniente, se há hecho en beneficio de la Nacion, de la Provincia, ó de algun pueblo? ¿Corresponde la obra empezada á las esperanzas que de su buena direccion y economía se concibieron? ¿Es en fin proporcional á las necesidades y posibilidad provincial?

Estos puntos debemos discutir para no hacer cada vez mayores los perjuicios.

En primer lugar observamos la direccion trazada, sér la que indicó en un periódico de la Côte D. José de la Peña Aguayo, natural de la villa de Cabra, pasando por este pueblo ó sus inmediaciones, la que habia recomendado el Gobernador Civil Marqués de la Paniega, igualmente natural, vecino y rico propietario de aquella villa y la misma precisamente, que mas tarde propuso el Ingeniero encargado en el reconocimiento, aun antes de verificarlo; como aseguró en presencia de varios individuos, la noche que se detuvo en Puente Jenil. No lo estraño; venia de Lucena, habia conferenciado con personas instruidas é influyentes, aunque interesadas en conducir por allí el arrecife, formó su juicio, y ya solo parecia ocuparse en el ecsamen de esta línea por mero cumplimiento.

No pretendo por esto decir que miras personales, interéses mezquinos, ni afecciones locales, dominaron el ánimo de los informantes, entre los que se cuentan sujetos de luces y honradéz, con cuya amistad me honro; no obstante tengo por indudable, que en ellos

como en todo hombre existe aquella disposicion natural á comprender mejor las razones, que á la defensa de intereses propios ó del pais van encaminadas; disposicion que no tengo por criminal, y que en el último caso puede llegar á ser una virtud que se llame *patriotismo* disculpable hasta en sus extravios. Por lo que á mi toca antes que pueda decirse lo mismo, declaro que soy natural de Lucena, y en esta villa solo resido eventualmente. La parte que tomo se reduce solo á una polémica: empero V. V. como depositarios de la confianza de los vecinos de Fuente Genil, se hallan obligados á presentarse ante el Gobierno de S. M., único Tribunal competente, cuando se trata de la ejecucion de una cosa ya decidida, sin duda por quien corresponde. Sus intereses se hallan altamente comprometidos y no debe arredrarles la idea de que los trabajos están ya empezados. Quanto mas tiempo continuen, los males habrán de ser mayores, puesto que se hallen convencidos como yo de que esta obra no puede seguir.

1.º Su direccion no es la mas corta distancia entre Córdoba y Malaga, llamandose camino Nacional como parte de la carretera de Madrid, para tener cabida en el presupuesto, conforme á lo decretado por las Cortes.

2.º Emprendido por las ciudades mas populosas y ricas para facilitar el movimiento posible de productos agricolas é industriales, viene á construirse en favor precisamente de los pueblos, que en el caso contrario abririan líneas transversales, duplicando así las comunicaciones interiores que es la necesidad mas urgente.

3.º El camino por su longitud no producirá los bienes apetecidos, por que siendo tan imperfectos nuestros me-

diós de transporte, que todo se hace á lomo, los tra-
ginantes no abandonarán las líneas cortas que hoy si-
guen, antes bien huirán de un arrecife que solo pue-
de proporcionarles portazgos y embargos. Hace pocos
dias que acudiendo infinitas personas á los toros de Mon-
tilla, ni una sola lo hizo por el nuevo arrecife que te-
nia dos leguas de rodeo.

4.º Los pósitos aunque todos sus fondos se consagren
á este objeto, muy poco podrán concluir, si atendemos
á lo que vá gastado y segun el adelanto que se vé, pron-
to nos hallaremos sin trigo y sin caminos.

5.º Con arreglo al proyecto son varias las cuestas,
como la del Espino, que no se han evitado, como pu-
diera, ni arreglado sus nivelaciones, para facilitar el
transito de carruajes.

Todo esto prueba que la obra tendrá que sus-
penderse y ¿cuando? despues de inutilizar que así se
puede decir, una porcion de terreno, sin ponerle pie-
dra, á la prócsimidad de las lluvias, para necesitar des-
pues nueva rotura, cuando tantos daños se han irroga-
do á infinitos propietarios sin previa indemnizacion, con-
forme á la ley de espropiacion forzosa; y cuando se ha
tocado el desengaño que los jornales de los presidarios
son mas caros que los de los trabajadores del pais, por
el costo de herramientas, escolta &c. &c.

Estas son verdades que conoce todo Córdoba, es-
tas las que deven llegar á oídos del Gobierno: si no im-
portan acaso al Ministro, que con una plumada creyó
hacerse un Trajaco, y menos á la Direccion de caminos,
cuyo cuidado parece reducirse á presuponer ampliamen-
te los costos de la obra y hacerla ejecutár por sus in-
genieros, interesa demasiado á estos pueblos.

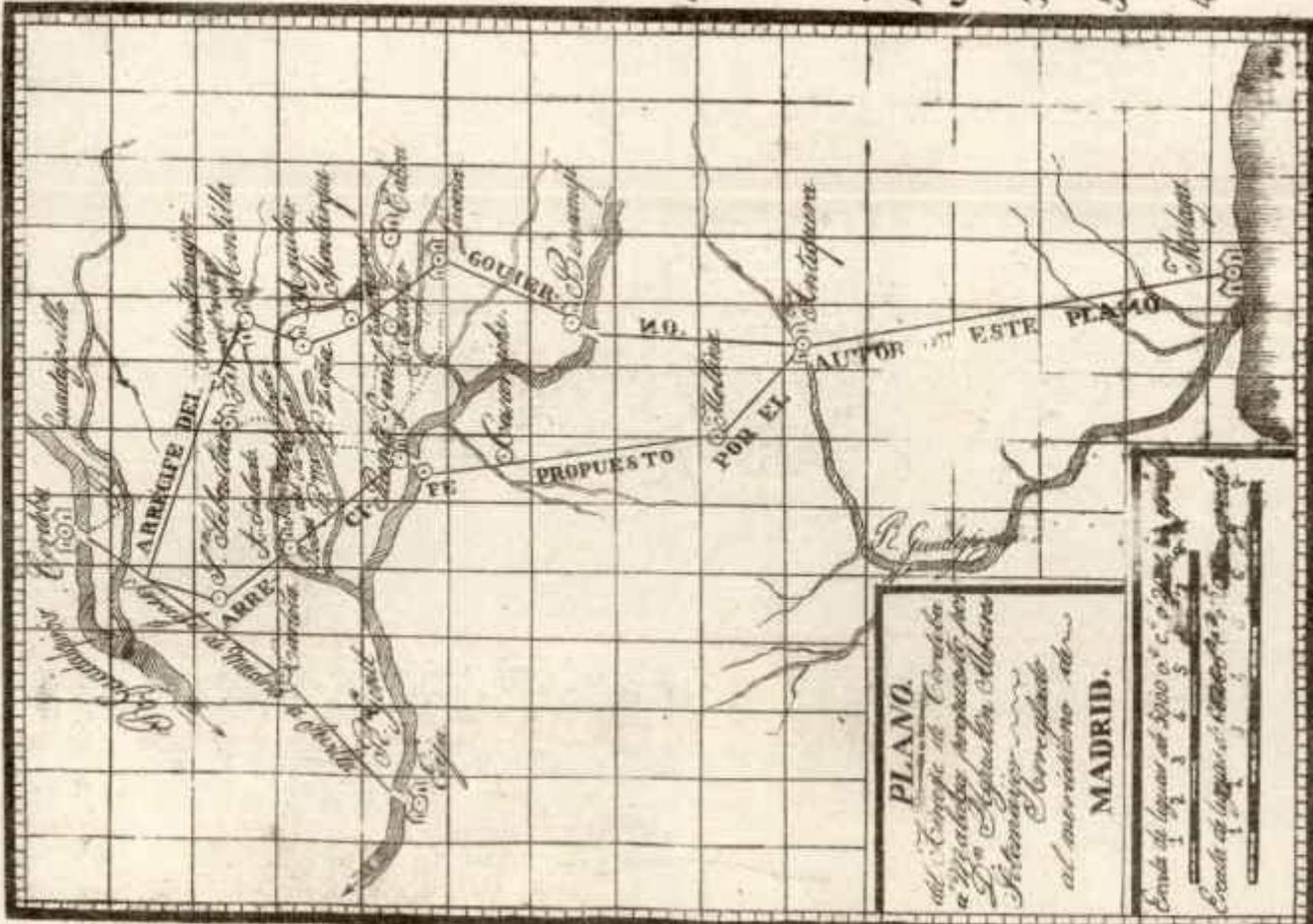
Un arrecife de Córdoba á Málaga ó sea el establecimiento de una breve y fácil comunicacion entre ambas ciudades y la capital de la monarquía, costado á espensas de todos los españoles, como interesados, escluye la idea de cualquier monopolio dirigido á favorecer ciertos pueblos. Si el objeto se limita á la provincia, puesto que para conseguirlo no se escrupuliza estinguir los fondos de sus pósitos, ciertamente que no sería yo quien me opusiera, siendo contrario á estos establecimientos, por razones que no son de este lugar, y que me propongo publicar por estenso mas adelante: empero en tal caso juzgo mas útil y posible, componer nuestros caminos interiores, y el de Estremadura por la Sierra; para esto no necesitamos de los ingenieros: nuestra justificada Diputacion cuidará de los presupuestos y la economía, evitando las malas versaciones, y la ejecucion quedaria cometida á los pueblos mismos, con político y beneficioso aprovechamiento de nuestros braceros. Los caminos en lugar de suntuosos arrecifes, serian modestos carriles, pero bastarian á facilitar el movimiento de nuestra riqueza, casi imposible en ciertas épocas y lugares. ¿Qué importa á la provincia tener una hermosa carretera de Córdoba á Málaga, si esceptuando los pueblos privilegiados que en ella se encuentren, los demas para llegar á disfrutarle necesitan hacer grandes rodeos, atravesar rios sin puentes, lagos de cieno, carriles peligrosos, y subir cuestas casi perpendiculares? La de que tratamos, si se obstinan en continuarla hasta donde alcancen los medios, como no podrá concluirse, ni será jamás para los viajeros el paso de Córdoba á Málaga, y solo podrá considerarse, como la sima donde van á desaparecer todas las ilusio-

NORTE.

ESTE.

36 25 20 15 10 5 1° 30' 35' 40' 45' 50' 55' 30' 25'

50 45 40 35 30 25 20 15 10 5 31. 55 50 45



50 45 40 35 30 25 20 15 10 5 31. 55 50 45

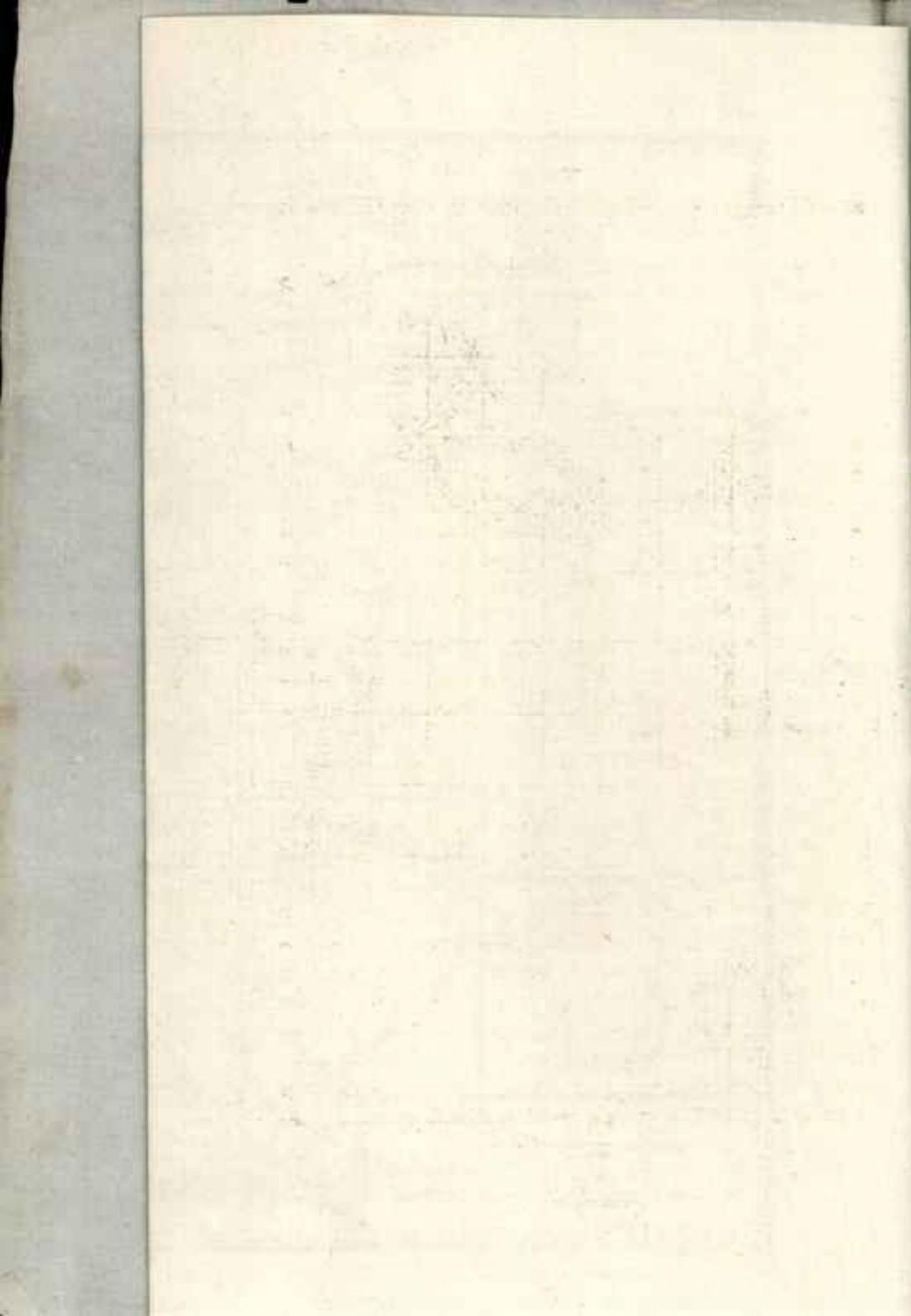
OESTE.

36 25 20 15 10 5 1° 30' 35' 40' 45' 50' 55' 30' 25'

SUD.

PLANO.
*del Puente de Corchero
 a Madrid propuesto por
 D. Agustin Albarran
 Alamanos
 Corregidor
 al morriano de*
MADRID.

Escala de varas de 1000 a 5000
 Escala de varas de 1000 a 5000



Apéndice para la inteligencia del plano.

El estado de ignorancia en que nos hallamos sobre la verdadera posición de los pueblos, que según tengo entendido, hacen parte del arrecife trazado por el Gobierno, así como de los que se hallan en mi proyecto me han obligado á trazar un plano, para el cual no habiendo sido posible pasar á los mismos, y verificar las observaciones, me he valido de los medios siguientes:

1.º He situado á Córdoba, la Carlota, Ecija, y Málaga, como dice Antillon en su geografía astronómica, natural y política, de España y Portugal, impresa en Valencia año de 1815.

2.º A Puente Jenil según mis propias observaciones.

3.º Los demás pueblos, después de consultar el diccionario geográfico de Vosgies impreso en París año de 1817, el mapa corográfico de Lopez año de 1797 y los de España de M^{rs}. Donnet y Pujour año de 1823 y 1837, ví la ninguna semejanza que tienen entre sí, y lo que es peor, el monstruoso resultado de sus indicaciones, comparando las distancias entre que se hallan los lugares, por más que estas quieran explicarse con la diferencia de escalas ó variedad entre leguas geográficas y tradicionales: hay pueblo que arreglando su longitud y latitud á la que señalan dichos autores, se

hallaría á quince ó mas leguas de otro cuya situacion bien probada solo dista en realidad dos ó tres.

En tal caso despues de fijados los cinco puntos Córdoba , Carlota , Ecija , Málaga y Puente Genil , he arreglado los demas , á saber : San Sebastian , Santaella , Montemayor , Fernan-núñez , Montilla , Aguilar , Monturque , Aldea de Zapateros , Lucena , Cabra , Benamejí , Cazariçe , Mollina , y Antequera , sujetándolos á sus distancias respectivas , y como esta operacion ha necesitado tantas medidas y combinaciones , dá por consecuencia longitudes y latitudes , sino ecsactas , al menos aproxi-madas , reservandome su rectificacion en las mismas localidades.

Para probar la necesidad de adoptár este método basta decir , que si me hubiese adherido á cualquiera de las cartas que tengo á la vista , no pudiendo prescindir de los datos positivos , me hubiera resultado un plano arbitrario que no representaba el pais.

Sirvan de ejemplo las situaciones que los diferentes geografos dán á Córdoba y Málaga , que tanto devian conocer por su importancia , especialmente el último. Al describirlo Vosgien , desiere de Antillon nada menos que 1.^o 4' en su longitud , aunque yo supongo que esto sea un error de imprenta , por que se halla ecsacta la latitud , y quitando el grado , es solo la diferencia de un minuto ó sea la tercera parte de una legua de 6626 varas castellanias que pudo consistir en las diferentes partes del mismo Málaga donde pudieron hacerse las observaciones.

Si esto sucede respecto á Málaga bien descrito por Tosiño , Mazarredo y Antillon , y tan rectificado por todos los marinos del mundo , mayores deben ser los

errores en nuestros pueblos del interior, cuyos nombres apenas son conocidos dentro de la misma península. Para demostrarlo he tenido por conveniente hacer el siguiente extracto de las obras y cartas indicadas, despues de reducir todos los meridianos al de Madrid, presentando así desde luego las diferencias.

<i>Autores.</i>	<i>Pueblos.</i>	<i>Longitud Occ.</i>	<i>Latitud.</i>
Lopez.	Málaga.	0.° 33' 39"	36.° 45'
Antillon.	Id.	0.° 41' 54"	36.° 43' 30"
Vosgien.	Id.	1.° 42' 54"	36.° 43' 30"
Donnet.	Id.	0.° 43' 4"	36.° 43' 30"
Dujour.	Id.	0.° 42' 49"	36.° 40' 42"
Lopez.	Córdoba.	0.° 52' 59"	37.° 56' 52"
Antillon.	Id.	1.° 2' 45"	37.° 52' 13"
Vosgien.	Id.	0.° 29' 49"	37.° 52' 13"
Donnet.	Id.	1.° 2' 3"	37.° 52' 13"
Dujour.	Id.	1.° 2' 45"	37.° 52' 13"
Lopez.	Lencena.	0.° 32' 34"	37.° 32' 10"
Antillon.	Id. No lo trae.		
Vosgien.	Id. id.		
Donnet.	Id.	0.° 50' 49"	37.° 25' 40"
Dujour.	Id.	0.° 42' 27"	37.° 25' 40"
Lopez.	Antequera.	0.° 42' 19"	37.° 5' 40"
Antillon.	Id. No lo trae.		
Vosgien.	Id.	0.° 27' 49"	37.° 2'

(12)

Donnet. Id. 0.º 56' 34" 37º 6' 40"
Dujoun. Id. 0.º 52' 39" 37º 6' 40"

PRIMER DICTAMEN SOBRE EL
Arrecife de Córdoba á Málaga.

Sr. Presidente y demas Señores que componen el Ilustre Ayuntamiento de esta villa.

Al encargarme V V. que analice el dictamen de la Real Sociedad laboriosa de la ciudad de Lucena, sobre la direccion mas conveniente que debe darse al proyectado arrecife de Córdoba á Málaga, cargaron sobre mí bastante responsabilidad. Por una parte el bien merecido concepto del P. Clavellina, á quien todos suponen encargado de la redaccion; la amistad que me une con él, la fuerza de sus argumentos, y la favorable acogida que han tenido, en el gobierno civil, y en el ministerio del interior, son causas que debieran amilanárme. Si á esto se añade que puedo llamarme hijo de Lucena, aunque no nací en ella, que pertenezco á la respetable é ilustrada corporacion, cuyo dictamen pretenden V V. que yo impugne, y que hace muy poco tiempo me distinguió con el honroso título de socio meritório; habré de dar una idea sinó esacta al menos aprosimada de lo sensible que debe ser para mí esta comision. Conozco demasiado sin embargo las patrioticas virtudes de la Real Sociedad, á quien el interés de dilucidar la cuestion ha servido de guia; y al paso que viera con placer, abrir en su patria, esta nueva fuen-

te de riqueza, no pretende sacrificar el interés general al logro de pasiones mezquinas.

Posteriormente he recibido con el mismo objeto, otros proyectos de las Sociedades de Aguilar y Montilla redactadas por D. José Gutierrez Pretel.

Estos escritos, que es necesario tener á la vista, me obligarán á ser un poco difuso. Sus autores me aventajan en conocimientos, y debe serme en extremo difícil, acreditar la verdad que defiendo.

Hecha esta manifestacion de principios, pasaré á hacerme cargo primero, del erudito dictamen firmado por el M. R. P. F. Juan Clavellina y D. Gabriel Carrillo.

Tres cosas se pretenden probar. Primera. Que es muy poco notable la diferencia, ora pase el arrecife por Lucena, ora por aldea de Zapateros, ó á la villa de Puente Jenil. Segunda. Que son inmensas las ventajas que reportaría el comercio en el primer caso. Tercera. Que al mismo tiempo proporciona mayor economía en su construccion.

No hablaré de las conveniencias del camino porque ya está decretado, y S. M. al comunicar la Real orden fecha 30 de Diciembre del año prócsimo pasado las expresa: añadiré solo, como un tributo de mi reconocimiento, que se debe en gran parte á los esfuerzos de nuestro digno gobernador civil Sr. Marqués de la Paniega Restaba pues, trazar exactamente su direccion, y necesitandose para esto datos topograficos positivos que sirvan de base al plano de los detalles, los há querido suministrar el P. Clavellina en la primera parte de su escrito.

Sensible es á la verdad, que en lugar de ob-

servaciones hechas por el mismo y de cuya exactitud pudiera responder, haya preferido referirse á las citaciones del tratado de geografia astronómica de Antillon, al plano de Lucena y su término por D. Miguel Alvarez Abarca, al mapa de Mr. Lapie y al diccionario geográfico de Miñano. Si exceptuamos á Antillon, las demas autoridades no debian inspirarle confianza en el punto de que se trata. El P. Clavellina no puede ignorar, que el plano de mi tio D. Miguel Alvarez Abarca, cuyos profundos conocimientos me son tan conocidos, es una especie de carta militar trazada á vista de Lucena y su término; para la cual no creo haya tenido á su disposicion grafometro, octante, sextante, círculo de reflexion, ni otro instrumento que la brujula y tal vez la plancheta; que no consideró necesaria mayor verdad, bastando así para las necesidades municipales; se contentó con copiar su longitud y latitud, de algunas malas cartas que tenemos; por cuya razon estará muy poco agradecido á la publicidad de su borrador para haberlo de impugnar. La falsa posicion de Lucena, tanto con respecto al primer meridiano, como al Ecuador acredita mi opinion; así como los conocimientos de geografia astronómica de mi Tio, me garantizan el acierto si con buenos instrumentos hubiera querido proceder á las observaciones. Por lo que hace al mapa que dedicó al Sr. Carlos Tercero D. Ricardo Wal, el de M. Robert de 1749, y todos los demas que se conocen, anteriores á los inmensos trabajos de nuestro D. Tomas Lopez no pueden llamarse descripciones de la Península, pues no contienen con exactitud, mas que algunos lugares señalados por su importancia militar ó comercial. Este geografo corrigió despues algunos defectos, tanto en sus

cartas generales, como en las chorograficas de las Provincias. Si bien por falta de lugar, de medios, ó por que la empresa es superior á las fuerzas de un hombre solo, se valió mas de noticias adquiridas en los mismos pueblos, que de trabajos metodizados convenientemente, por medio de grandes triángulaciones; y ya podemos inferir la ecsactitud de tales noticias, hallandose en aquella época tan poco generalizados los conocimientos en las ciencias fisicas y matematicas. Las demas cartas que hemos visto despues, no parece que han tenido otro modelo, que la última del mismo Lopez, dedicada al Excmo. Señor Marqués de la Romana, por los años de 1808. Llamense como se quiera, ya se presenten sujetas á grande escala, ó reducidas á una muy diminuta, ya estén gravadas á orillas del Tamesis ó del Sena no són mas que copias de la referida, con muy ligeras modificaciones en los fronteras, algunas plazas fuertes, y otros puntos mas notables. En este caso se hallan las de Mr. Lapie de 1816, y la de Mr. Donnét de 1823 que fastuosamente se supone escrita con presencia de trabajos por oficiales ingleses y franceses. En medio de esta vergonzosa confesion, de ignorancia, respecto á nuestra geografia continental, no debo pasar en silencio que muy al contrario los costas se hallan descriptas por nuestro célebre general D. Vicente Tosiño con tal precision, que los ingleses no han tenido que hacer otra cosa que traducir los derroteros de sus campañas en los años de 1783 y 1786.

Es bien doloroso que hayan quedado inútiles para la posteridad, los multiplicados trabajos que debieron hacer los Estados mayores de los tres ejércitos beligerantes, en la gloriosa campaña de 1808. Sin duda

que estos trabajos, ó estaban reducidos á lo puramente militar, ó mas bien se han mirado como imposibles de enlazar con los desatinados antecedentes que poseiamos.

El proyecto de levantár la carta geografica de España no lo puede llevar al cabo ningun particular: solo el Gobierno posee medios proporcionados á tamaña empresa y no se halla muy distante el dia en que se dé principio á una obra tan difícil y costosa, como necesaria. Entretanto no poseyendo todos un buen sextante, ú otro instrumento analogo; que para averiguar la longitud de un lugar con precision, sea necesario determinar la posicion que tiene un astro en un instante dado, é inferir de esta posicion, la hora que se cuenta al mismo momento en otro lugar bien establecido de la tierra; y que á pesar de haberse simplificado el método de averiguar las longitudes por las distancias lunares, todavia son necesarios sin embargo muchos calculos, y se supone el conocimiento de los movimientos de aquel astro, por lo que es bastante difícil la exactitud en unos resultados, que nacen de elementos diferentes, y muy espuesto el ver acumulados los errores de observacion, el de los elementos empleados, y los del cálculo, es indispensable apelar en el mayor número de casos á las cartas actuales no obstante sus defectos.

Empero en el presente, cuando se ván á emprender obras costosas, de cuya buena direccion penden tantos y tan diversos intereses, y cuando todos los pueblos pretenden justificar ventajas de situacion; se necesita mucha prudencia y detenimiento en presentar datos no comprobados. El Gobierno há comisionado un ingeniero para el reconocimiento de las líneas propues-

tas, su encargo segun lo que he podido comprender, no se estiende á mas que examinar las diferentes calidades de terrenos, y el número y clases de los obstáculos para resolver despues sobre la forma, direccion y costos de la obra, en cualquiera de los casos que se determine. El Gobierno civil al mismo tiempo se esfuerza en indagar por confesion de los pueblos mismos intereses, la cantidad de riqueza que movilizar: pero entretanto ¿quien es el encargado en fijar las verdaderas situaciones para conocer las distancias con la debida precision? El ingeniero no puede ser, porque no traia los instrumentos necesarios, ni aquí le vimos hacer ninguna observacion, á pesar de ser éste uno de los pueblos mas interesados. ¿Se tendrán acaso por bastantes las noticias que cada uno pueda suministrar, sobre las leguas que lo separan de sus inmediatos? No lo puedo imaginar: las noticias que tenemos sobre las distancias respectivas todas son tradicionales, inexactas, falaces; de aquí nace la distincion de leguas largas y cortas; cuya diferencia á veces es tal que podrá muy bien suceder que dos líneas de igual longitud tradicional, difieran en tres ó mas leguas geográficas.

Estas son las que es preciso averiguar, y las que proporciona Clavellina en los datos que incluye su dictámena. Veamos hasta que punto son verdaderos.

Segun el informe del P. Clavellina se halla Córdoba á los $1^{\circ} 2' 45''$ long. occ. del meridiano de Madrid; siendo su lat. sept. $37^{\circ} 52' 13''$, con cuya situacion estoy conforme, porque es la misma que trae mi maestro D. Isidoro Antillon, observada por el Capitan de Navio D. Juan de Aguirre, pero rectificada por él. Pone despues á Málaga á los $0^{\circ} 41' 54''$ long. Occ.

y $36^{\circ} 43' 30''$ de lat. : situacion que no puedo menos de admitir tambien por haberlo hecho mi sabio Catedratico , sacaudola del derrotero del Mediterraneo por Tosiño , cuya esactitud hemos alabado yá , y se halla confirmada ademas por Mazarredo el año de 1795.

Partiendo de estos datos , como positivos pasa el P. Clavellina á situar á Lucena en los $0^{\circ} 27' 54''$ long. Occ. y $37^{\circ} 11' 21''$ lat.

Para demostrar la falsedad de esta última observacion , bastará resolver un problema de trigonometria esferica bien sencillo. Yá sabemos que por medio de esta parte de las matemáticas , conocida la longitud y latitud de dos pueblos , es fácil hallar su distancia reciproca , pues en efecto , dichos pueblos formarán con el Polo un triángulo esférico , cuyos dos lados serán los complementos de sus respectivas latitudes y el ángulo en el Polo , tendrá por medida la diferencia de sus longitudes: de este modo conocidos dos lados y el ángulo que forman se puede hallar el tercer lado que será la distancia propuesta. Ahora bien y resolviendo un problema para hallar la distancia entre Córdoba y Málaga , otro de Córdoba á Lucena y el tercero de Lucena á Málaga , tendremos

1 ^o Distancia de Málaga á Córdoba leguas	
de 20 al grado.	26
2 ^o Distancia de Córdoba á Lucena.	19
3 ^o Id. de Lucena á Málaga.	16
	<hr/>
Total de leguas por Lucena.	35
	<hr/>

Vamos ahora á resolver las distancias pasando

(19)

por Puente Jenil, siempre arreglado á los datos que nos presenta el P. Clavellina.

De Córdoba á Puente Jenil	13
De Puente Jenil á Málaga.	19
Total.	<hr/> 32 <hr/>

De lo dicho se infiere 1.º Que los mismos datos del P. Clavellina, lejos de acreditar que se desvia muy poco del arrecife, pasando por Lucena, prueban al contrario un rodeo de nueve leguas con la línea recta, y tres con la de Puente Jenil: cantidades ambas de consideracion, atendido que el número total son 26. 2.º Que las indicadas situaciones dan un resultado tan monstruoso, yá lo comparemos con el que arrojan los problemas trigonométricos, yá con las leguas tradicionales de los pueblos, ó yá con las cartas que tengo á la vista, que puede asegurarse la inexactitud de las referidas situaciones.

Esto pudo haber conocido desde luego el P. Clavellina, si alucinado con las razones que se prometia desenvolver despues, hubiera concedido á esta parte la importancia que se merece. Con solo comparar las longitudes y latitudes que estampa á Lucena y Puente Jenil hubiera estrañado, que estos pueblos distantes uno de otro cuatro leguas tradicionales, que yó quiero gratuitamente alargar á cinco geográficas, se hallan en su informe con la diferencia de 29' 1" en sus meridianos, esto es mas de nueve leguas, sin contar lo que podrá aumentar su distinta posiciou con el Ecuador.

Desechada pues como falsa la situacion de Lucena por el P. Clavellina, deberia fijarla: mas como no haya podido hacerlo por mi mismo, me contentaré con decir arreglandome á la carta chorografica de Lopez, del año de 1797 por ser acaso la mejor de sus obras, que Lucena separandose bastante hacia al Este, del círculo que mide la distancia entre Córdoba y Málaga, forma un ángulo poco mayor que el recto, produciendo un rodeo que no niega tampoco aunque lo disminuye, el P. Clavellina. No sucede lo mismo con Puente Jenil; su situacion calculada por mí, es á los $0^{\circ} 57'$ long. Occ. y $37^{\circ} 31' 40''$ de lat.; cuyos datos dán por resultado de los problemas trigonometricos, sér la distancia entre Córdoba y Málaga pasando por Puente Jenil, 27 leguas en la forma siguiente: 10 leguas de Córdoba á Puente Jenil y 17 leguas de este último á Malaga; que es lo mismo que decir, que se halla casi en el arco del círculo maximo tirado de Córdoba á Malaga, y es el que mide la distancia entre dos puntos colocados sobre la superficie de la tierra. Debo advertir de paso que Antequera indudablemente se halla fuera del círculo indicado, de manera que el transito por esta ciudad, desvia hacia el Oeste á los que ván de Lucena y al contrario lleva hacia el Este á los que ván de Puente Jenil, prolongando algun tanto uno y otro camino, pero como por otra parte encontramos allí el arrecife para Malaga, es mucho lo que se adelantá en la economia de construccion.

Queda pues demostrado que no es tan pequeña que deba despreciarse la diferencia de distancias en las tres direcciones que marca el P. Clavellina y es la base de su escrito.

Ecsaminemos ahora las razones en que se apo-

ya para suponer ventajas al comercio alargando el arrecife hasta Lucena. Para esto me servirá de guía el mismo dictámen. Dejo á un lado hablar de las vías militares de los romanos contenidas en el itinerario de Antonino Augusto, porque me parece dudoso, que el camino de Córdoba para Málaga haya pasado nunca por Iznajar cuyo nombre recuerda su origen árabe así como que Angellas ocupase el mismo lugar que hoy tiene aquel pueblo, cosa muy difícil de probar; y lo mismo que Ventipo estuviera donde hoy Puente Jenil, mucho mas moderno; siendo poderosas las razones que tengo para creer, que Ventipo existió legua y media de esta villa en el sitio que hoy llaman Fuente Alamo. Tampoco sirve nada para el intento, que Gneo y Sexto hijos de Pompeyo, se retiraran á Ventipo, porque esta clase de operaciones son dirigidas por las necesidades militares: ni el itinerario de Julio Cesar cuando vino por primera vez á visitar el Templo de Hercules Gaditano, sesenta y siete años antes de J. C., la segunda con el cargo de Pretor, la tercera para combatir los Lugartenientes de Pompeyo, en ocasion que su rival se hallaba en Macedonia, y finalmente los comentarios de su campaña que terminó en Munda, contra los hijos de aquel desgraciado General, que nos cuenta el P. Clavellina prueban otra cosa que su vasta erudicion, yá bien conocida.

El otro cimientó de la opinion que impugno, son las palabras siguientes, contenidas en la Real órden: » En atencion á las ventajas que resultarán á la Provincia de Córdoba, de tener una comunicacion *directa* con un punto del Mediterráneo, para dar salida á sus productos agrícolas." ¿Pero quiere decir esto por

ventura, que se establezca el arrecife de manera, que recorra toda la superficie de dicha Provincia? El objeto principal del proyecto, no es solamente facilitar el movimiento de la riqueza provincial: es mucho mas elevado, mas grande: se trata del establecimiento de fáciles, cómodas y rápidas comunicaciones entre la capital de la monarquía y la de la provincia con las costas; es animar la accion del gobierno central con los estremos, multiplicar nuestras relaciones con el resto del globo, para que podamos aprovecharnos de todas las ventajas de la actual civilizacion, al paso que aumentar nuestras riquezas y gozes. Y como esta provincia será la primera que deba sentir tan buenos efectos, el Gobierno en la citada Real orden, no hace mas que recordarlos á sus habitantes. Si acerca de ello pudiera quedar duda alguna, debe ya haber desaparecido, al declarar últimamente nuestras Cortes por Nacional, todo camino entre la capital de la monarquía, y las capitales de provincia, así como entre la primera y los puntos mas importantes de la costa; disponiendo por esta razon que su importe forme parte del presupuesto de lo interior.

El problema que el Gobierno se há propuesto, es trazar un camino, en la direccion del arco de un círculo maximo, que abraze á Córdoba y Málaga, equivalente á una línea recta tirada sobre una superficie plana: añadiendo, que este camino es una continuacion del que hoy existe de Córdoba á Madrid. Con efecto no puede ser otro el proyecto, y de este modo considerarse como Nacional; cualquier rodeo es un retardo, un aumento de costo á las comunicaciones, un monopolio en fin concedido al pueblo ó pueblos, en

cuyo favor se desvie la línea propuesta , que vá á gravitar sobre la industria y la riqueza peninsular y estrangera.

Tal parece haber sido siempre la teoría de los gobiernos. Remontándonos al origen de las sociedades, luego que estas empezaron á multiplicarse , y separarse á distancias mas ó menos grandes , fué preciso trazar caminos que condujesen de unas á otras , y reglas para hacerlos seguros y cómodos.

Nada podemos hablar de los primeros Imperios conocidos, porque no han dejado vestijios : hallamos entre los Egipcios leyes admirables de una policia conservadora , acerca de canales de riego , y de navegacion; pero los historiadores nada nos han trasmitido que tuviera relacion con los caminos. Los griegos á quienes debemos la invencion de la perfeccion de todas las ciencias y de todas las artes , no parece que hicieron grandes progresos en esta parte de la administracion pública. En los hermosos dias de la Grecia , el Senado en Atenas , y en Tebas y Lacedemonia los hombres de mas representacion , estaban encargados de la vigilancia y reparos de los caminos , pero esta circunstancia no debió influir mucho , á causa sin duda del horror que todos tenian al comercio tanto interior como exterior. Los fenicios casi no ejercitaron mas que el maritimo: así pues, se atribuye á los cartáginenses los primeros caminos empedrados ; y sabiendo unir la guerra al comercio , fundaron un Imperio poderoso en Africa y España. Los romanos siguieron su ejemplo , y mostraron en este ramo , la misma sabiduría , grandeza y magnificencia que en todas sus acciones. En sus leyes se hallan tres diferentes términos para espresar tres formas de caminos:

iter actus y via ; distinguian pues los romanos ; 1.º con el dictado de *viæ publicæ*, vias pretorianas, consulares ó militares, los caminos que se dirijian al mar, á los rios considerables ó puestos militares. 2.º *viæ privatae* que tambien llamaban *agrariæ* los que servian de comunicacion con las heredades particulares y 3.º *viæ vicinalis* que eran los caminos públicos que llevaban de un pueblo á otro. El camino *via* tenia ocho pies de ancho: el *iter* considerado como un derecho de paso, solo dos pies ; y el llamado *actus* cuatro. Poco empero puede servirnos lo que de esto conservamos de los romanos, ademas de otras razones, por la diferencia de sus diametros con los nuestros.

Desde la dominacion de los romanos, el aumento de civilizacion, ha debido contribuir á estender y mejorar este medio de facilitar las comunicaciones, y con ellas la riqueza. Las obras de Smith, Garnier, y Say, el ejemplo de todas las naciones que han engrandecido por el comercio, el influjo de la prensa periódica, todo ha contribuido á hacer la rapidéz en las comunicaciones una necesidad imperiosa, á que es preciso ceder; todo tiende hoy á que veamos desaparecer las distancias que separan los elementos de esta gran sociedad. Los caminos llamados de herradura, han hecho lugar á los arrecifes empedrados, y éstos á los de hierro: á las marchas lentas han sucedido, los correos, las postas, las mensagerías, las diligencias, los carruajes de vapor y::: cuantos esfuerzos no se han hecho desde Mongolfier hasta el presente, para dar direccion á la navegacion aerea. ? Qué otra cosa son los telegrafos tan simplificados por Mr. Chape, mas que medios de abreviar las comunicaciones? Esta circunstancia enlazada con la mayor eco-

nomía; debiendo añadir que duplica las operaciones, aumentando proporcionalmente la riqueza. Es pues un error imperdonable en el estado actual de la civilización cuando se trata de formar un camino alargarlo voluntariamente, haciendo que toda la riqueza en movimiento, todo viagero á quien conducen sus necesidades, y toda comunicacion de gobierno, sufra un gravamen, para conceder á uno ó mas pueblos un patrimonio, fundado sobre la fortuna de todos los peninsulares y extranjeros que viajen, segun he dicho mas arriba.

Aquí devia concluir mi analisis del escrito del P. Clavellina; porque demostrada la conveniencia, y aun la necesidad de construir el camino por la mas corta distancia, y ser esta por Puente Jenil, no parece que tenia mas que añadir: pero como algunas otras razones que alega pueden ofuscar á los que poco versados en la materia, estubiesen solo á lo superficial de esta cuestion, seguiré el orden de sus argumentos. Para indicar que Lucena es una especie de llave del comercio interior dice. » toda la parte oriental de Córdoba, y la » misma Malaga, en un radio bastante prolongado, tie- » ne su trafico por Lucena, en vez que la parte occi- » dental del Puente no lo hacen por él, mediante estar » poco mas de una legua el arrecife de Ecija para Ma- » laga." Respondan por mi á esta suposición las anotaciones de los empleados de este pontazgo. Ellas acreditan el transito diario de 400 caballerias en los tiempos peores, y menos seguros; aumentandose á 600 en los mas favorables. De estas esceptuando una cuarta parte que se dirige al campo de Jibraltar, Cadiz, Ronda, y su Serrania, todas se ocupan en el comercio de transporte para el mediterraneo. Quisiera saber ademas cual es ese ar-

recife de Ecija á Malaga que pasa legua y media de Puente-Jenil.

En otro parrafo añade » que habiendose proyectado muchas veces el arrecife de Andujar á Antequera » como mas directo de Malaga á Madrid, no ve muy » lejos el dia que se realice, en cuyo caso pasando por » Lucena, será muy ventajoso que se hallase construido » hasta Antequera." A esto responderé, 1. ° Que no suministra datos que acrediten ser en efecto Lucena, un punto intermedio de Andujar á Malaga; pues si bien tiene una caja de correo, nada prueba, habiendose declarado por el gobierno mismo, la mala direccion de nuestras lineas de correspondencia. Diré mas; que no deberia pasar por Lucena el correo de Madrid á Malaga si solo se consulta como debe ser, la brevedad, aun suponiendo que abandone el arrecife de Sevilla en Andujar. 2. ° Que este camino cuya construccion ve el P. Clavellina muy próxima, yo la considero al contrario muy remota, porque su longitud y dificultades, lo hacen solo propio, para cuando la nacion se halle libre de los males, y de la enorme deuda que la abruma.

Las posadas comodas y abundantes de viveres, que el viagero encontrará en Lucena, y la mayor facilidad para ejercer su comercio ó industria como pueblo de mas necesidades y recursos, es razon que no tiene tampoco la mayor fuerza. El interés del vendedor, si es libre, y el gobierno no lo persigue con sus funestos reglamentos, proporcionará recursos al consumidor; y el comerciante encontrará en la economia de sus conducciones bastante motivo para consolarse de haber perdido el mercado de Lucena. Por otra parte en Puente-Jenil, como pueblo de carrera hay posadas que compiten en

número y comodidades con las de aquella ciudad.

Puente-Jenil sí, que puede llamarse la llave del Campo de Gibraltar, de Cádiz, Jerez, Ronda y su seranía: es el puerto, digámoslo así, de la Provincia para estas comunicaciones; la ruta militar señalada, y bajo este aspecto es de mas importancia que Lucena que impropriadamente se llama *paso necesario* para los que viajan de Castilla y parte occidental de las Provincias de Jaen y Málaga.

Restame solo contestar al punto económico. Escuchemos al P. Clavellina. Dice » que el Puente construido » en esta villa sobre el rio Jenil, no es á proposito y seria necesario hacerlo nuevo; y que debiendo tocar en » La Alameda, hay que dar un rodeo, inconveniente que » no se puede vencer por las dificultades que ofrece la » dehesa de Las Quebradas, y sierras de Fuen-Santa y » Corcolla.“ Poco feliz ha estado en esta parte el dictámen que impugno. En primer lugar, el puente de Jenil en este punto, tiene todas las circunstancias que se necesitan para hacer, con muy pocas modificaciones, que sea durable. Sus cimientos y estribos son bastante sólidos: les falta emperno en dos de sus tres arcos, una parte de boveda ó clave, al paso que se hallan á muy poca distancia materiales de toda especie, tanto para esto, como para aumento de algun arco, si se juzgaba provechoso. No puedo menos de advertir, que es propiedad del Esco. Sr. Duque de Medina-Celi; y sea que éste lo reedificase, ó prefiera cederselo al estado, un pontazgo, que reúne en su favor la costumbre, circunstancia digna de consideracion, ofrece un medio seguro de reintegro. En segundo lugar, que no es preciso tocar en La Alameda, pues el camino que yo propongo se di-

rije á Mollina. Ni comprendo los obstáculos que suponen en la dehesa de Las-quebradas, que se deja muy al Este, y las sierras de la Fuen Santa, que hoy tampoco lo ponen á los dos caminos que tenemos, uno por la Alameda y otro por Mollina; con la particular circunstancia de sér éste último tan cómodo para carruajes, que necesita muy poco para verse transformado en arrecife.

Lo que no se puede despreciar es la naturaleza del terreno, intransitable en tiempos lloviosos viniendo por Montilla, y haber de trabajar sobre piedra una legua hasta Aguilar; cuando un arrecife dirigido por S. Sebastian de los Ballesteros, Santaella, Puente Jenil, Mollina y Antequera, es de muy poca costa por la dureza de los terrenos, y materiales que abundan en ellos. Solo podemos exceptuar de esta regla general, poco mas de legua y media entre Puente Jenil y Santaella, y algo menos entre Mollina y Antequera.

Me parece haber contestado á las razones mas poderosas en que se funda el P. Clavellina. Sus pormenores sobre nuestra antigua riqueza y poblacion, bajo el gobierno de los árabes, me parecen un poco esagerados por el caballero Florian, pues la confesion que hace en su compendio de historia de los moros, y precede al poema de Gonzalo, de haber tomado las costumbres, en los romances castellanos, me autorizan á sospechar lo mismo de su parte historica. ¿Como es posible que pudiera fomentarse una poblacion tan numerosa, ni en el reinado de Abderramen 1.º que Florian hace ocupar el trono de Córdoba el año de 759 de J. C. y otros el 757, ni en el de Abderramen 3º que fué de mas esplendor, en medio de las guerras civiles mas horrosas, y cuan-

do todos los brazos eran pocos para combatir las tropas de Carlo Magno, de D. Bermudo Rey de Oviedo, y del Rey D. Alfonso llamado el Casto? Empero los historiadores extranjeros, siempre los vemos engrandecer nuestros pasados hechos para escarnecer los presentes, mostrándose de nuestras cosas igualmente injustos é ignorantes en todas ocasiones

Permitaseme ahora, haciendo una corta digresion, que disienta igualmente del P. Clavellina en las causas de nuestra actual miseria y despoblacion. No las atribuyo como él á la falta de caminos y canales fabricas, enseñanza y propiedad: sino al fanatismo, que sujetaba la razon, á la tirania que oprimia las personas, á la acumulacion de la riqueza, que hacia el mayor número indiferente á su propia suerte, y al espíritu monacal que predicaba el celibatismo, y servia de punto de apoyo á los dos primeros. Los caminos y canales eran inútiles á los esclavos y los proletarios, y la enseñanza limitada por el despotismo, no era á proposito para desarrollar el genio, que cria las ciencias y las artes y prepara la libertad.

Me parece haber contestado á los particulares que abraza el dictamen del P. Clavellina, y suscribe la sociedad economica de amigos del pais de Lucena, consignado en el boletin oficial número 54 y 55. Resta solo hacerme cargo de los que posteriormente han presentado las sociedades de Aguilar y de Montilla.

Es á la verdad digno del mayor elogio el celo que despliegan las corporaciones referidas, y hasta los particulares, para ventilar una cuestion que puede con fundamento llamarse vital. Esto acredita que no estamos tan atrasados como pretenden algunos poco celo-

sos de nuestra gloria. Si el temor de la proscripción ha condenado al silencio los talentos, la libertad aumentando su resorte, los llevará rápidamente por la senda de las reformas y de las mejoras. Estas en todas partes han hallado una resistencia, acaso mayor que la que injustamente se nos atribuye. Volvamos la vista á la vecina Francia y veremos las dificultades que encuentra la aplicación de algunos principios considerados como axiomas de economía política, sobre la rápida circulación; cuán lentamente camina en aquel país el establecimiento de caminos de hierro, y lo mismo en todo el resto de la Europa, cuando por el contrario los Norte-Americanos, se han prestado con tanto gusto á admitirlos. En la misma Inglaterra, han sufrido también oposición: hoy sin embargo se cuentan varios, y se proyecta uno entre otros, que debe unir á Londres con Southampton y Portsmouth; por manera que realizado el que proyectan los franceses entre Havre y Paris, quedará tan fácil la comunicación entre las dos primeras capitales de la civilización Europea, que bastarán veinte y cuatro horas para hacer el viaje, suponiendo que el barco de vapor gaste doce en la travesía de Southampton á Havre. Hasta ahora solo hay en Francia tres caminos de hierro, al paso que en los Estados unidos ó Norte-América, tenían concluidos el año de 1833, 46 y proyectados 137. El gobierno Prusiano trabaja por construir uno que empieza en Munden, sobre el Weser, y concluirá en Colonia sobre el Rin. Hasta el Gobierno Austriaco ha contribuido á la formación de uno magnífico, que empezando en Mathansen á la orilla izquierda del Danubio vá á terminar en Busweis recorriendo la distancia de 68 millas.



(31)

Todo esto acredita que la velocidad en las comunicaciones es cosa que nunca podrán apreciar bastante los propietarios y los que viven de su industria. En hora y media se hace hoy el viaje desde Liwerpol á Manchester, que es de 31 millas; y tres veces al día se distribuye la correspondencia entre ambas ciudades. ¿Y que demuestra lo dicho sino la necesidad de que las comunicaciones sean las mas rapidas, que los caminos deben ser los mas cortos que se pueda, y que para trazarlos es necesario observar las posiciones geograficas y geodesicas de los pueblos del tránsito? Todo rodeo por corto que sea es un error que se comete, un sacrificio que se hace á razones especiosas, y un perjuicio que se causa á todos

La sociedad de Montilla asi lo conoce cuando cita un principio del celebre economista Juan Bautista Say. ¿Pero ha sacado de el consecuencias legitimas? Despues de repetir con aquel autor » que la economía en » los transportes, produce un aumento de riqueza." A que pudiera añadir otro del mismo » que el valor de » las rentas no es proporcional al gran valor de los productos, sino á su mayor cantidad"; ¿que es lo que ha deducido:?: ¿Que el arrecife que pase por Montilla es el mas corto? ¿Y como lo prueba? Para ello no presenta ningunos datos geograficos, y los geodesicos se reducen al número de leguas tradicionales que separan á Córdoba de Antequera pasando por Montilla cuya insuficiencia he demostrado mas arriba. No debo pasar en silencio la facilidad con que se conviene la Comision de Montilla con la de Luceña, no obstante el rodeo que exige el proyecto de la última, en cuyo caso quedan neutralizadas las miras economico-políticas: pero al en-

cargado en redactar el informe, le cuesta poco trabajo conformarse con este inconveniente siempre que Montilla forme parte del arrecife, sin advertir la contradicción con las teorías enunciadas, y el desinterés que ostenta cuando empieza hablar de la materia.

Por lo que hace á Aguilar, seguro yó de que la posición de Puente Jenil, es casi en el arco mismo que deberá tirarse para resolver el problema, tengo por inadmisibile toda razón, que no tenga por fundamento la posición geográfica bien comprobada. El arrecife por la Carlota y Puente Jenil que combate, es un desatino que este pueblo nunca pudo proponer, como acredita el plano que V V. remitieron al Gobierno Civil hace algún tiempo.

Reasumiendo lo espuesto tendremos:

1º Que la rapidéz de las comunicaciones con el Gobierno, con el resto de la península, y los países estrangeros, es una necesidad imprescindible en la actual civilización.

2º Que ésta y no el establecer las comunicaciones interiores de la Provincia, es el objeto principal propuesto al construir un arrecife declarado nacional por nuestras Córtes.

3º Que destinado al comercio estrangero de consumo, al interior, y al de transporte por el mediterraneo, no puede ser otro el arrecife, que la línea mas corta, si hemos de creer á Smith, Say y demas ecónomistas, hasta nuestro Flores Estrada, á menos que no se opongan á ello obstaculos insuperables.

4º Que el único medio de conocer esta línea, es recurrir á las situaciones geográficas de los pueblos, y de ningun modo á las noticias tradicionales de los mismos.

5.º Que los datos presentados con respecto á Lute-na sen falsos, y los que puedan presentar, siempre acreditarán un desvío hacia el Este de alguna consideracion.

6.º Que Aguilar y Montilla no presentan ningunos, siendo muy dudoso, que puedan hacerlo mas favorables que Puente-Jenil, por hallarse este casi en el círculo maximo que mide la distancia de Córdoba á Málaga.

7.º Que no teniendo conocidas las longitudes y latitudes de Montilla, Aguilar y Benameji, y habiendo recurrido á la carta chorográfica de Córdoba por Lopez, del año de 1797, menos falta acaso que las demas, resulta; que la primera dirección de Córdoba á Montilla se inclina al Este, al salir para Aguilar toma la dirección del Oeste, formando con la que traia de Córdoba, un ángulo de 145° y sigue esta línea hasta Benameji, donde al salir para Antequera vuelve mas al Oeste formando otro ángulo de 165° : cuyas diversas variaciones, separandose de la línea recta, alargan el camino.

8.º Que el camino mas corto, que producen los calculos geográficos y geodesicos, á menos que se prefieran 17 leguas despobladas, lo forman los pueblos de S. Sebastian de los Ballesteros, Santaella, Puente-Jenil, Molina y Antequera.

9.º Finalmente que el camino por estos puntos, es al mismo tiempo mas corto y económico, porque su terreno, esceptuando legua y media entre Santaella y Puente-Jenil, y otro tanto entre Molina y Antequera, es duro, bastante llano, y abunda en materiales de construccion.

Creo terminando aquí, haber satisfecho los de-

seos del Ilustre Ayuntamiento, sinó como la naturaleza del negocio esije, al menos segun el alcance de mis fuerzas : todo el fundamento de mi doctrina es, *que el principal objeto cuando se trata de establecer una comunicacion entre dos puntos, es buscar la mas corta distancia que los separa.*

Ignoro hasta que punto podrá olvidarse esta verdad, por causas que no se deben ocultar á la penetracion de V V. Para que una nacion goze de las ventajas de un buen sistema económico, no basta que sus gefes sean capaces de adoptar los mejores planes; es necesario ademas que la nacion esté en el caso de recibirlos. Dame lugar á estas consideraciones observar que los pueblos de Aguilar, Montilla y Lucena, no conocen todavia el valor que se merece la velocidad en las comunicaciones, queriendo subsanarla con otras ventajas que no son mas que del momento. Es disculpable, cuando observamos lo mismo en las naciones que se tienen por mas civilizadas. Apenas, dice Say, se cuentan dos personas entre diez mil en la ilustrada Europa, que puedan gloriarse de poseer algunos conocimientos en economía política, de aquellos que tanto honran el siglo? y sí tal es el juicio que se vé obligado á formar el economista frances, en medio de los círculos mas escogidos de Paris y Londres; que podremos nosotros decir de nuestro pais? La economía política es una ciencia que no solamente no se estudia ni aun por sugetos que pretenden pasar por instruidos, sinó que es confundida con la política de la administracion, ó ciencia del Gobierno. Tenemos en España un motivo poderoso para hallarnos en el presente estado. Nuestro gobierno hasta hoy, lejos de proteger el estudio de la literatura de los

estrangeiros, eejercia sobre sus escritos un espionage tan estremado, que no es de estrañar sí conociendose en Italia el siglo 16 las obras de Botero y Antonio Serra, posteriormente las de Baudíni, Belloní, Genewosí, y el Abate Galianí, es nueva para nosotros la ciencia que enseña, *como se formán, se distribuyen, y consumen las riquezas*. Solo en algunos momentos de libertad pudieron llegar á ser leidas las inmortales obras de Adam-Smith y Juan Bautista Say.

Desde aquel iustante podemos contar que empieza para nosotros una nueva era. El número sin embargo es muy corto todavía de los depositarios de tales ideas, y muy fácil que veamos olvidados alguna vez los fundamentos de una ciencia, desconocida á gobernantes y gobernados.

Por esta razon espero del patriotismo de V V. que aprovechando lo que pueda contener de útil este escrito, y despues de ilustrado con sus acertadas reflexiones, lo hagan presente al digno Gefe del Gobierno civil, para que S. M. lo tenga á la vista, al de resolver una cuestion ligada con la futura felicidad del pueblo que tan acertadamente gobierna. Dios &c. Puente Jenil y Abril 7 de 1835.=A. A. Sotomayor.



ERRATAS.

<u>Página.</u>	<u>Línea.</u>	<u>Dice.</u>	<u>Debe decir:</u>
3.	10.	Montilla.	Mollina.
Id.	13.	poco Este.	poco al Este.
4.	1.	inevitable.	increible.
Id.	2.	direccion.	Direccion.
9.	19.	Vosgies.	Vosgien.
11.	12.	Dujour.	Dufour.
Id.	17.	Idem.	Idem.
Id.	23.	Idem.	Idem.
14.	20.	haberlo.	verlo.
16.	27.	indispensable.	disculpable.
17.	7.	interedos.	interesados.
Id.	8.	movilizar.	movilizan.
21.	5.	Antonino.	Antonio.
23.	16.	invencion de.	invencion ó
25.	20.	al de.	al . . .